

金谷地区交通空白地有償運送事業
実証運行計画（案）

令和7年10月

1 事業概要及び実施方針

2

(1) 実証運行計画の概要

○背景

・金谷地区は、富津市南西部のJR竹岡駅の南から富津市南端で隣接する鋸南町との市境にかけて位置し、地区内にJR浜金谷駅や路線バス竹岡線のバス停などが存在するものの、駅やバス停から遠く離れた集落も多いことから、既存公共交通事業者による交通サービスだけでは移動ニーズへの対応が難しく、交通空白地が点在している状況であるため、地域住民から新たな移動手段の導入が求められていた。

○目的

・金谷地区において、新たな移動手段を実証運行することで、地域の移動ニーズを把握し、また、その運行が効果的かつ継続的に実施できるかを検証し、本格運行に向けた課題を確認することを目的として実施する。

(2) 事業の位置付け

○富津市地域公共交通計画における位置付け

・本計画【事業10】「地域と連携した地域特性等に即した移動手段の導入」に基づく事業として実施するものである。

○道路運送法上の位置付け

・自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）として実施するものである。

(3) 実証運行期間

○最大3年間（令和7年12月頃から令和10年11月頃まで）

- ・運行開始時期及び期間については、運行に要する準備や登録手続、調整などにより変更する場合がある。
- ・本格運行への移行の判断等に関する評価基準については、8ページの「7 評価基準」に記載する。

(4) 運行地域・公共交通の現況

○金谷地区の現況（住民基本台帳：令和7年9月末現在）

- ・世帯数 598世帯 人口 1,100人
うち、65歳以上人口 589人 高齢化率 53.5%

○既存公共交通の現況

- ・鉄道 地区内にJR内房線の浜金谷駅
- ・タクシー 地区内を運行エリアとする事業者なし
- ・路線バス 1路線 竹岡線（東京湾フェリー系統）：全日3便
- ・フェリー 金谷港～久里浜港 1日14便 ※Aダイヤの場合



【富津市公共交通マップより抜粋】

(5) 既存公共交通事業者との調整状況

- ・影響が考えられる既存のバス、タクシー事業者には、当該地域への提供サービスの充実を図ることが困難であることを確認し、交通空白地有償運送の導入について説明し、了承を得ている。

2 運送の区域、旅客から収受する対価、旅客の範囲、運行内容

3

(1) 運送の区域

○富津市南部地域（天羽地区）及び鋸南町北部地域（保田地区）

・アンケート調査やワークショップの結果から、利用想定者の移動範囲は、金谷地区のほか、主に湊地区と鋸南町保田地区に二分されると考えられるため、運行エリアを「**富津市南部地域（天羽地区）及び鋸南町北部地域（保田地区）※**」とする。

（※千葉運輸支局への届出表記としての記載。実際の運行範囲は金谷地区内、湊地区周辺及び鋸南町保田地区周辺とする。）

・運送区域外への移動ニーズも一定数あるため、運送区域内の駅やバス停での既存公共交通との接続も考慮しながら運行する。

(2) 旅客から収受する対価

○定額制

・1回の乗車（片道）ごとに一人当たり

⇒ 金谷地区内500円、湊地区への移動は1,200円、鋸南町保田地区への移動は700円

・運行効率化の促進の観点から、複数人が乗車した場合は、乗車した全員に200円の割引適用

⇒ 金谷地区内300円、湊地区への移動は1,000円、鋸南町保田地区への移動は500円

※令和6年度第2回富津市地域公共交通会議にて、既存公共交通（一般乗用及び乗合旅客自動車運送事業）の運賃を勘案し、営利を目的としていない妥当な範囲内として協議した結果に基づく。

(3) 運行日・運行時間帯

○運行日…平日の週2日（火曜日・金曜日）

・お盆期間、年末年始（12/29～1/3）及び祝日は運行しない。

○運行時間帯…「8:00～16:00」

・アンケート調査結果から、利用想定者の外出時間は、出発時間では「8:00～10:00」が最も多く、帰宅時間は「10:00～12:00」、「13:00～15:00」の順で多いことから、上記時間に設定する。

(4) 運行形態・運行ダイヤ

○運行形態…デマンド（事前予約型）タクシー

・アンケートで「公共交通を利用しない理由」を伺ったところ、最も多い理由が「自宅～駅（バス停）～目的地までの移動が大変」とのことであり、免許を持っていない移動困難者の多くが高齢者であることを勘案すると、路線バスのような運行形態（定時定路線）で移動需要に対応することは難しい。

以上のことから、利用者の希望時間に合わせて自宅から目的地までドア・ツー・ドアで運行するデマンド（事前予約型）タクシーの運行とする。

(5) 運送しようとする旅客の範囲

○金谷地区住民で会員登録をした方

・金谷地区住民が登録することができる。

・利用希望者は、世帯ごとに事前登録し、一世帯当たり年会費1,000円を納入する。

・観光旅客については、輸送対象に含めないこととする。

【実証運行の状況により、上記内容を改定しようとする場合は、改めて地域公共交通会議にて協議いただくことを想定】

3 運行区域図、主な目的地

4

運行区域図

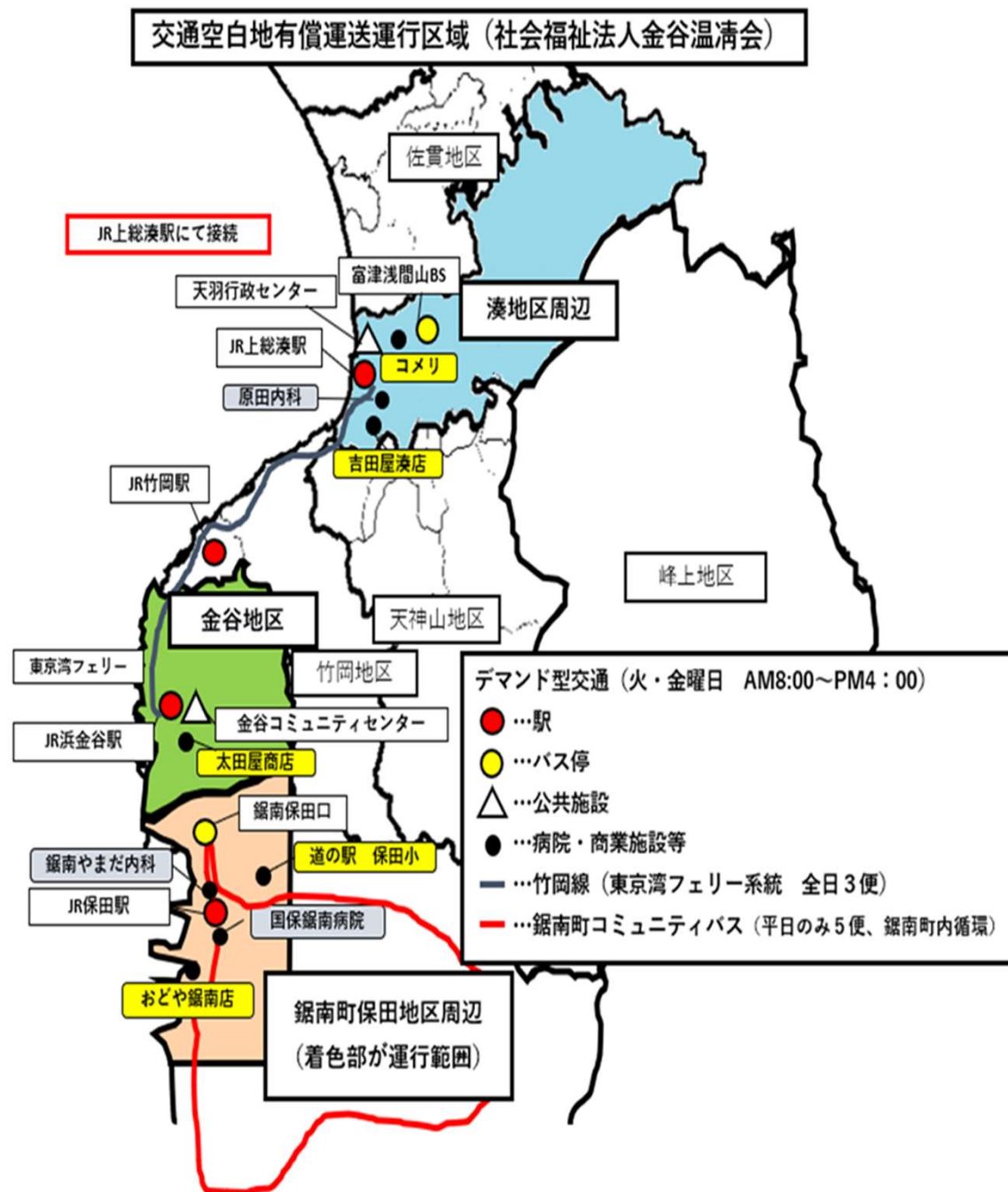
- ・右記で着色された区域内の運行を想定
- ・主な目的地は、金谷地区内、湊地区周辺及び鋸南町保田地区周辺の医療機関、商業施設等

主な目的地

項目	金谷地区内
鉄道駅	J R 浜金谷駅
公共施設	金谷コミュニティセンター
医療機関	
金融機関等	金谷郵便局
コンビニ	セブンイレブン富津浜金谷店
買物先	太田屋商店
バス停	富貴橋、平磯海岸、島戸倉、砲台山入口、東京湾フェリー

項目	湊地区周辺
鉄道駅	J R 上総湊駅
公共施設	天羽行政センター
医療機関	原田内科小児科医院、天羽診療所、天羽歯科医院
金融機関	千葉銀行湊支店
スーパー	吉田屋湊店、ヤックスドラッグ上総湊店

項目	鋸南町保田地区周辺
鉄道駅	J R 保田駅
医療機関	国保鋸南病院、鋸南やまだ内科
金融機関	京葉銀行保田支店、保田郵便局
スーパー	おどや鋸南店
コンビニ	セブンイレブン鋸南保田店



4 利用方法、運行車両

5

(1) 利用方法

- ①電話予約…受付時間は、運行日前日（月曜日・木曜日）の8:00～12:00
利用者は、氏名、予約日時、乗降場所、行先を予約受付者に伝える。
- ②予約受付…予約内容を確認し、運行日前日14:00以降に予約確認の電話をすることを予約者に伝える。
- ③運行計画編成…運行日前日に運行計画を編成し、配車台数及び送迎時間を決定する。
- ④事前連絡…運行日前日14:00以降に、確定した送迎時間を利用者に電話連絡する。
- ⑤送迎…それぞれの自宅（目的地）へ向かい、利用者を乗せる。
- ⑥到着…それぞれの目的地（自宅）へ到着
- ⑦待機…次の送迎時間まで待機（車両基地等）

(2) 運行車両

○車両の確保

・メインの運行車両は、リース車両を使用する。（実証運行では、車両の台数や仕様などを機動的に変えられるよう、リース車両で運行することとし、市でリース費用も含んだ経費を補助するものとする。）

なお、車種は、金谷地区の道路事情を勘案し、自宅までの送迎、買物等での荷物の積み下ろしに適した軽ワゴン車とする。

○車両の台数

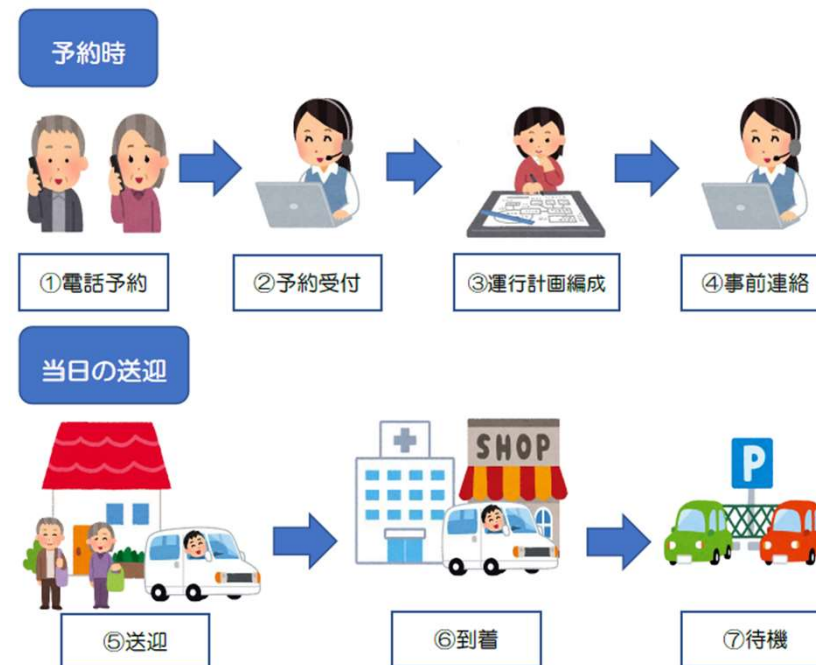
・金谷地区においては、移動予約が湊地区と鋸南町保田地区の二手に分かれることが想定されるため、リース車両は2台用意するものとする。

※予約状況により3台目の配車が必要な場合は、運営・運行主体である社会福祉法人金谷温清会が所有する車両（福祉有償運送と兼務）を用いて運行することとする。

○車両基地

・運営・運行主体である社会福祉法人金谷温清会の事務所（富津市金谷1912-2）とする。

利用方法イメージ



運行車両イメージ

※画像及び車両表記はイメージです。 車体にマグネットシートを貼付け



社会福祉法人金谷温清会
「きんこくタクシー」
交通空白地有償運送事業
登録番号 関千交第〇〇号

きんこくタクシー
連絡先 000-0000-0000

5 運行体制

(1) ドライバー

○ドライバー：社会福祉法人金谷温清会が雇用する。

・運転手として従事する者が第二種運転免許を保有していない場合は、国土交通省が認定する講習を受講する。

○人数

- ・メインドライバー：2名
- ・サブドライバー：1名

ドライバーの配置イメージ



メインの輸送はリース車両2台で行い、メインドライバー2名が運行



3台目の配車が必要な場合は、法人所有車両でサブドライバーが運行

(2) 運行管理・整備管理

○運行管理・整備管理：社会福祉法人金谷温清会が担う。

・運行管理の責任者及び整備管理の責任者を配置し、予約の受付やキャンセル対応、運行状況の把握、車両の整備管理を行う。

○人数

- ・運行管理の責任者：1名
- ・整備管理の責任者：1名
- ・事務員（会計業務等を担当）：1名

事業者協力型自家用有償旅客運送の活用可能性検討

- ・道路運送法の改正により、令和2年11月から、運行管理や車両の整備管理について一般旅客自動車運送事業者（バス・タクシー事業者）が協力する「事業者協力型自家用有償旅客運送制度」が創設された。
- ・持続可能な移動手段の確保のため、輸送の安全確保にノウハウのあるバス・タクシー事業者の協力を得ることは、有効な手段である。
- ・今回、バス・タクシー事業者に打診したところ、本制度の活用は困難との回答であったが、利用者にとっては、より安全なサービスの享受、運営・運行主体にとっては、ノウハウの活用と負担軽減、バス・タクシー事業者にとっては、収益の確保と、それぞれにメリットがあることから、今後も本制度を活用する可能性を探っていく。

(制度のイメージ図)



6 運行経費と運行費補助等

7

運行経費の試算（年間）

収入項目	金額	内訳
会費収入	50,000円	1,000円×50世帯
運賃収入	860,000円	①1,200円×2人/日×2（1往復）②700円×2人/日×2（1往復） ③ 500円×1人/日×2（1往復）（①+②+③）×100日（想定）
市補助額	5,731,000円	（運送に要する経費－（会費収入＋運賃収入））＋事務費
計	6,641,000円	
支出項目	金額	内訳
（運送に要する経費）		
人件費		
（①ドライバー）	① 1,995,000円	（メインドライバー）1,140円×7時間×100日×2名 （サブドライバー）1,140円×7時間×50日×1名
（②予約受付者・運行管理者）	② 1,950,000円	（予約受付者）1,500円×6時間×100日（運行管理者）1,500円×7時間×100日
（③事務員）	③ 260,000円	（事務員）1,350円×16時間×12か月
（④社会保険料等）	④ 395,000円	社会保険料、雇用保険等（従事者の勤務時間相当分）
賃借費	960,000円	40,000円/月×2台×12か月
保険料	43,000円	自動車保険（リース車両2台分）
	92,000円	自動車保険（法人所有車両分）
燃料費	200,000円	ガソリン代
車両管理費	200,000円	スタッドレスタイヤ等
委託料	100,000円	車両貼付用ステッカー等作成
備品購入費	150,000円	アルコールチェッカー・予約受付用PC等
研修費	73,000円	運転者講習
通信費	123,000円	予約受付及びドライバー用携帯電話
小計	6,541,000円	
（事務費等）		
広告制作費	10,000円	チラシ・申込用紙等作成
消耗品費	50,000円	事務用品等
印刷製本費	20,000円	コピー代
会議開催費	20,000円	会議費、切手代等
小計	100,000円	
計	6,641,000円	

※予算の規模感を示すための試算。運行内容によって変動を見込む。

評価基準

○ガイドライン

・本市では、平成31年3月に「移動手段の導入・運行維持・休廃止のガイドライン」を定め、新たな移動手段を導入する際の評価基準として用いてきたが、今年度において、市内で導入している交通空白地有償運送の現状等を踏まえ、本ガイドラインでこれまで設定していた「4 運行継続条件」に係る基準値等を見直した。

○運行継続条件

- ① 1運行当たりの輸送人員（総輸送人員÷総運行回数）
基準値 区域型運行の場合…1運行当たり1.2人以上
- ② 稼働率（実績運行回数÷計画運行回数）
基準値 30%以上
- ③ 収支率（収入÷支出）※収入には、国庫補助金を含むものと想定
基準値 1年目：5%以上、2年目：7%以上、
3年目：10%以上、4年目以降：30%以上

○本格運行への移行の判断時期

・持続可能性を確保するため、令和10年10月以降の運行からは、国の地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内フィーダー補助）の活用を見据え、実証運行期間において、上記3つの運行継続条件のうち、原則2つ以上の条件を継続的に満たす見込みの運行となっているか、本格運行移行の可否を地域公共交通会議で判断する。

判断時期：令和10年6月に評価

・上記の判断時期にかかわらず、本格運行に移行できると早期に判断できる場合には、実証運行期間を短縮し、本格運行に移行する。

○移動手段の導入・運行維持・休廃止のガイドライン（抜粋）

4 運行継続条件

運行を継続するための条件を以下のとおり定め、条件を満たしていないときは、運行計画の見直し又は休廃止の対象とする。

【需要に対する効率的な移動手段の指標】

- ① 1運行当たり輸送人員…1運行に対する利用者数（総輸送人員÷総運行回数）
基準値 定路線型運行の場合…1運行（往復）当たり2人以上
区域型運行の場合…1運行当たり1.2人以上
データの入手方法 運行主体の事業報告書
データの意義 運行する移動手段が、複数の人員を輸送し、効率的な運行ができているかを計る。

- ② 稼働率…運行期間の計画運行回数のうち実際に運行した回数の割合
（実績運行回数÷計画運行回数）

基準値 30%以上
データの入手方法 運行主体の事業報告書
データの意義 運行する移動手段が、利用見込みに対して適正な運行規模になっているかを計る。

【需要に応じた適度なサービス水準の指標】

- ③ 収支率…運行経費に対する経常収入の充当率（収入÷支出）
収入には、利用者からの運賃収入並びに会費、協賛金、広告収入等の運送以外の収入及び国庫補助金を含む。
基準値 1年目：5%以上、2年目：7%以上、3年目：10%以上、
4年目以降：30%以上

なお、4年目以降は、原則として地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）の活用を前提とし、国庫補助金を含めた収支率を評価するが、当該地区における国庫補助金の交付率の低下を理由に基準値である30%以上の達成が困難となった場合は、国庫補助金を含めない収支率の推移により達成状況を評価するなど、弾力的に対応するものとする。

データの入手方法 運行主体の事業報告書
データの意義 運行する移動手段が、投資する経費を継続的に運賃等の収入で賄っているかを計る。

5 運行継続条件を満たしていない場合

上記3つの運行継続条件のうち、2つ以上条件を満たさない場合は、運行計画における当該地区の地域性等を勘案しつつ、運行内容の検証及び見直しを行い、利用促進を図る。
また、運行内容を見直し、かつ、利用促進を行った結果、2か年続けて運行継続条件を満たしていない場合は、運行を休止し、又は廃止し、代替の移動手段を検討する。

[illegible]

裏面あり

スケジュール

※令和7年12月に実証運行を開始する場合で掲載。変更する場合がある。

